

Exploring Tomorrow's Transit

Preguntas frecuentes



P: ¿Cuál es el objetivo de Exploring Tomorrow's Transit (ETT)?

R: Exploring Tomorrow's Transit (Explorando el Transporte Público del Mañana, o ETT) es una iniciativa de acercamiento al público de Centro y el Consejo de Transporte Metropolitano de Syracuse (SMTC, por sus siglas en inglés), diseñada para entender mejor las necesidades y expectativas de nuestra comunidad en materia de transporte público. Conforme las necesidades de transporte, especialmente de traslados cotidianos, sigan evolucionando —aceleradas en parte por la pandemia de COVID-19—, Centro reconoce que pueden existir opciones más allá del servicio tradicional de autobuses con ruta fija en esquema de "estrella" para satisfacer mejor las necesidades de la comunidad. ETT explorará los diseños futuros del sistema Centro en el condado de Onondaga, incluyendo opciones como servicio bajo demanda y autobús rápido, así como cambios en la cobertura geográfica y las frecuencias.

P: ¿Qué harán el SMTC y Centro con la información reunida por medio de ETT?

R: El SMTC documentará todos los comentarios recibidos del público durante este proyecto y sintetizará la información en un informe para Centro. El SMTC no hará recomendaciones. Centro usará la información reunida por medio de este proyecto en su planificación de servicios a largo plazo. El personal de Centro utilizará esta información para ayudar a contestar preguntas tales dónde podrían implementarse servicios bajo demanda, en dónde se utilizaría micromovilidad (bicicletas o monopatines compartidos), qué conexiones adicionales se necesitan con el sistema de BRT, y cuáles corredores adicionales podrían recibir prioridad para el servicio de autobuses de mayor frecuencia.

P: ¿Cuáles son los plazos para el proyecto ETT? ¿Qué oportunidades habrá para que el público haga comentarios, y cómo puedo mantenerme informado?

R: El SMTC empezó a compilar y analizar la información pertinente y a elaborar materiales de acercamiento en el verano y otoño de 2022. La participación del público comenzó en enero de 2023 con el lanzamiento de la encuesta y el sitio de internet de ETT. El personal del SMTC y de Centro acudirá a eventos comunitarios para promover el proyecto durante el invierno y los principios de la primavera de 2023, y esperamos organizar algunas reuniones abiertas en la primavera de 2023. El proyecto culminará con una serie de "reuniones de discusión comunitaria" en el verano de 2023. Estas reuniones incluirán conversaciones en grupos pequeños con moderadores, desarrollando toda la información inicial reunida de las encuestas y las reuniones abiertas, y nos permitirán sostener conversaciones más profundas con los miembros de la comunidad sobre sus

deseos y necesidades específicas respecto al futuro del transporte público en el condado de Onondaga. Se prevé que el personal del SMTC resuma todos los comentarios del público en un informe definitivo para Centro a fines de 2023.

Siga consultando nuestro sitio de internet en www.smtcmpo.org/centroett, y recuerde suscribirse a la lista de correo electrónico del SMTC para recibir actualizaciones. ¡Y siga al SMTC y a Centro en Facebook!

P: ¿Cómo se asegurarán de incluir una diversidad de voces y puntos de vista en este proyecto?

R: Centro y el SMTC quieren asegurarse de obtener la participación de una muestra representativa de nuestra comunidad en el proceso de ETT. Queremos escuchar tanto a los pasajeros actuales de Centro como a las personas que actualmente no usan el autobús con regularidad. El primer paso del proceso es una encuesta, y la promoveremos con puestos o eventos en destinos populares de la comunidad. La encuesta incluye algunas preguntas demográficas al final, como el código postal del domicilio, la raza y los ingresos del hogar. Aunque esas preguntas son opcionales, las respuestas a dichas preguntas nos permitirán evaluar si estamos escuchando a una grupo diverso de la comunidad y nos dirán en dónde debemos aumentar el acercamiento.

Conforme avance el proyecto, organizaremos algunas reuniones abiertas y reuniones de discusión comunitaria. Planeamos hacerlas en diversos locales del condado de Onondaga y la ciudad de Syracuse, en distintos momentos, para que resulten convenientes para muchos miembros de la comunidad. También publicaremos información durante el proceso en los sitios de internet del SMTC y Centro, así como en redes sociales, y nos asociaremos con otras organizaciones de la comunidad para que nos ayuden a correr la voz sobre ETT.

Todas las reuniones presenciales se organizarán en locales que cumplan con las normas de accesibilidad de la ADA. Se ofrecerá interpretación en español y ASL en los principales eventos, y pueden ofrecerse otros tipos de asistencia lingüística si se solicitan. Los documentos significativos se traducirán al español y se publicarán en el sitio de internet del estudio.

Si tiene una sugerencia sobre un local de acercamiento o un grupo con el que debemos vincularnos, avísenos al correo electrónico contactus@smtcmpo.org o llamando al teléfono 315-422-5716.

P: ¿Qué es el SMTC y por qué participa en este proyecto?

R: El Consejo de Transporte Metropolitano de Syracuse (SMTC) es la organización de planificación metropolitana (MPO, por sus siglas en inglés) designada para la región de Syracuse. La función del SMTC es fomentar la planificación constante, cooperativa e

integral del transporte de la región. El SMTC también es responsable de administrar los fondos federales de transporte de la región, mediante el Programa de Mejora del Transporte (TIP, por sus siglas en inglés). El SMTC se compone de funcionarios que representan a gobiernos y agencias locales, estatales y federales que se interesan en las políticas y los servicios integrales de transporte; estos son conocidos como las "agencias integrantes" del SMTC. Centro es una de nuestras agencias integrantes del SMTC. Para ver más información sobre el SMTC y una lista completa de nuestras agencias integrantes, consulte nuestro sitio de internet: <https://smtcmpo.org/>

El personal del SMTC provee asistencia para la planificación del transporte a nuestras agencias integrantes por medio de nuestro programa anual de estudios, y la participación del público es uno de los requisitos del proceso de planeación del transporte. Centro, como agencia integrante del SMTC, solicitó la ayuda del SMTC para lograr la participación del público en este proyecto que ahora se conoce como "Exploring Tomorrow's Transit" o ETT.

P: ¿Qué área cubre el SMTC?

R: El área cubierta por el SMTC se denomina área de planificación metropolitana (MPA, por sus siglas en inglés). La MPA incluye a todo el condado de Onondaga, la ciudad de Sullivan en el condado de Madison, y las ciudades de Hastings, Schroepfel y West Monroe, además de una pequeña zona de la ciudad de Granby, en el condado de Oswego.

Para el proyecto ETT estamos estudiando el servicio de Centro dentro del condado de Onondaga.

P: ¿Cómo se financia esta actividad?

R: Este estudio es financiado con el presupuesto de planificación anual del SMTC, que es provisto por la Administración Federal de Carreteras (FHWA, por sus siglas en inglés) y la Administración Federal de Transporte Público (FTA, por sus siglas en inglés). Estos fondos se utilizan estrictamente para actividades de planificación del transporte a nivel metropolitano o estatal, y no se usan para gatos de capital. Pedir la ayuda del SMTC en este proyecto no representa costo directo alguno para Centro.

P: ¿En qué se relaciona esto con el proyecto de la I-81? ¿Están estudiando el transporte público para el período de la construcción de la I-81?

R: El calendario actual estimado de construcción de Community Grid Alternative (figura 4-8 del informe de diseño definitivo / declaración definitiva de impacto ambiental [FDR/FEIS] de 2022) indica que los trabajos durarán seis años. Gran parte del trabajo de los primeros tres años se realizará en la I-481 actual, en preparación para la conversión de esa carretera en la I-81. Se prevé que el proyecto de ETT concluya a fines de 2023, mucho antes de que termine la construcción relacionada con la I-81.

Como se describió en los capítulos 4 y 5 del FDR/FEIS del proyecto del viaducto I-81, el NYSDOT elaborará un plan de gestión del tráfico completo que se implementará durante la construcción, y es probable que el transporte público será un elemento de ese plan. El proyecto ETT está avanzando por separado, enfocado en una visión sistémica y a largo plazo para Centro en el condado de Onondaga.

El personal de Centro y del SMTC seguirá coordinándose con el NYSDOT en la construcción de la I-81. Aunque no se prevé que el proyecto Community Grid Alternative requiera modificaciones significativas al sistema Centro, reconocemos que un proyecto de construcción de esa magnitud puede ofrecer algunas oportunidades para mejorar las instalaciones de transporte público en el área del proyecto.

P: ¿Qué hay del transporte público a la planta de Micron?

R: El SMTC y Centro reconocen que la planta de fabricación de chips de Micron, una vez que esté en operación, tendrá un efecto significativo sobre los patrones de traslados en nuestra región. También reconocemos que muchos miembros de nuestra comunidad no tienen acceso a un vehículo personal, por lo que necesitarán otros medios de transporte para aprovechar al máximo las oportunidades de empleo que representan Micron y las empresas asociadas. Hemos sostenido, y seguiremos sosteniendo, conversaciones con la ciudad de Syracuse, el condado de Onondaga, Centerstate CEO y otras partes acerca de las opciones más equitativas y eficientes para ofrecer acceso a la planta de Micron para todos los miembros de la comunidad. Estas pueden tener muchas formas, que incluyen autobuses de enlace dedicados entre lugares específicos de la comunidad y la planta de Micron.

Gracias a estudios previos del SMTC, como Enlaces con el Trabajo y el Estudio de Transporte Regional del Área Metropolitana de Syracuse – Fase 1 (SMART1), está muy claro que ya es necesario contar con un mejor transporte público para servir a los centros educativos y laborales existentes. Las agencias de transporte público de otras regiones urbanas de tamaño mediano, como Syracuse, han implementado servicios de BRT, opciones de servicio bajo demanda y opciones de micromovilidad (como bicicletas y monopatines compartidos) para satisfacer mejor las cambiantes necesidades de sus comunidades, y en nuestra región también es necesario hacer este tipo de examen a nivel de sistema.

P: ¿Qué hay del sistema de autobús rápido (BRT) que ya se ha propuesto?

R: Se recomendó un sistema de autobús rápido (BRT, por sus siglas en inglés)¹ en el Estudio de Transporte Regional del Área Metropolitana de Syracuse – Fase 1, que el SMTC y Centro realizaron en 2018. La implementación del sistema BRT comenzará pronto; sin embargo, son necesarios varios pasos antes de que pueda operarse el servicio de BRT, que incluyen construcción de estaciones, mejoras a la tecnología de señalización de tráfico y adquisición de nuevos autobuses dedicados para BRT. Se prevé que concluir estos pasos para después iniciar el servicio de BRT tomará alrededor de tres años. El sistema de BRT sentará las bases para un mejor transporte público en el condado de Onondaga, con líneas de autobús tradicionales, servicios bajo demanda y opciones de micromovilidad para completar un sistema de movilidad integral.

P: ¿Por qué no simplemente vuelven a implementar OnTrack? ¿Por qué no construir un sistema de tren ligero?

R: OnTrack fue un servicio único de ferrocarril que operó en Syracuse de 1994 a 2007, y sus últimos años de operación fueron con servicios a eventos especiales para eventos en el Dome. El servicio OnTrack enfrentó muchos desafíos; la línea de ferrocarril en la que operaba OnTrack es una vía activa de trenes de carga, y las plataformas (estaciones) de OnTrack en general no están situadas en zonas residenciales, por lo que les fue difícil atraer pasajeros. Puede existir potencial para revivir un servicio para eventos especiales en este corredor si una o varias entidades privadas se interesaran en operarlo, pero estudios anteriores han concluido que otros corredores en la ciudad de Syracuse y sus alrededores ofrecen un potencial mucho mayor para apoyar un mejor transporte público.

El estudio SMART 1 (antes mencionado) también examinó el potencial del tren ligero (LRT, por sus siglas en inglés) en Syracuse, y concluyó que la cantidad esperada de pasajeros, incluso en los corredores con mayor potencial para un mejor transporte público, no justificarían el costo sustancial de opciones de transporte público sobre rieles, como LRT o tranvías.

P: ¿Otras agencias públicas en el norte de Nueva York han realizado proyectos similares?

R: ¡Sí! El Servicio de Transporte Público Regional (RTS, por sus siglas en inglés) de la región de Rochester (<https://myrts.com>) emprendió un proyecto "Reimagine RTS" de 2017 a

¹ El sistema de autobús rápido, o BRT por sus siglas en inglés, es una solución de transporte público innovadora, de alta capacidad y menor costo, que puede mejorar significativamente la movilidad urbana. Este sistema integrado permanente utiliza autobuses o vehículos especializados en los caminos o carriles dedicados para transportar de manera rápida y eficiente a los pasajeros a sus destinos, ofreciendo la flexibilidad para satisfacer la demanda de transporte público. Los sistemas de BRT pueden adaptarse fácilmente a las necesidades de la comunidad e incorporan tecnologías de vanguardia, de bajo costo, que atienden a más pasajeros y generan menos congestión.

2019 en el que se hicieron muchas preguntas similares, pero concentradas en identificar "zonas de movilidad comunitaria" para un servicio bajo demanda, concentrándose en el servicio tradicional con rutas fijas en el núcleo de una zona urbana. NFTA Metro, en la región de Buffalo, recientemente concluyó un proyecto de mejoras a la red de autobuses que también incluyó la recolección de grandes cantidades de comentarios del público (<https://metro.nfta.com/2021network>). Y en el Distrito Capital, la CDTA ha implementado el servicio bajo demanda Flex (<https://www.cdfa.org/flex>) y múltiples líneas de BRT (<https://www.cdfa.org/brt>).